Die Kartoffelkatastrophe

WIKTOR ORMICKI (Kraków).

Die Kartoffelwirtschaft in Südwest-Polen.

I. Die in den meisten Atlanten übliche kartographische Darstellung der wirtschaftsgeographischen Probleme hat einen ausgesprochen statischen Charakter. Einzelne Versuche der dynamischen Darstellung unternahmen Engelbrecht, Thiessen, Scheu u. a. Es fehlt jedoch vollständig an Studien, welche bei Berücksichtigung der Einheit der Erscheinungen menschlicher Wirtschaft in gleichem Masse das Verständnis sowohl der Statik wie auch der Dynamik der Wirtschaft beweisen. (Am weitesten gingen in dieser Richtung von den bisherigen Autoren W. Schmidt, G. Heise u. E. Friedrich in „Welthandelsatlas").

Die beigefügte kartographische Bearbeitung trachtet alle die wirtschaftlichen Erscheinungen und Prozesse zu verbinden, welche vom genetischen und systematisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus die gesamte Kartoffelwirtschaft in Südwest-Polen bilden. Diese Art der Auffassung trägt von vornherein monographischen Charakter; sie ist begründet in der Abhängigkeit gewisser Industriezweige von der bodenständigen Rohstofferzeugung und in der Wirtschaftsharmonie des untersuchten Gebietes. Man wird demnach besser das Zusammenarbeiten der einzelnen Bezirke erfassen, indem man die Grundlage zu ihrer Soziologie legt, u. zw. durch das Herausgreifen einzelner Wirtschaftsgebiete, die Festlegung ihrer handelswirtschaftlichen Zusammenhänge und Funktionen, sowie durch das Aufstellen einer wissenschaftlich begründeten wirtschaftsgeographischen Prognose, welche bei einer Planwirtschaft unbedingt nötig ist.

II. Die Karte (ungefähr 1:750.000) umfasst ein Gebiet, welches im Osten bis Sanok, Rzeszów und die Mündung des San in die Weichsel reicht. Auf derselben wird dargestellt: flächenhaft die Intensität des Anbaues, linear bzw. bänderförmig die Bahntransporte und die Handelsmöglichkeiten, endlich mittels Signaturen die Umsätze des Handels und der Industrie.

Die Rohstofferzeugung wird dargestellt durch den Ernte-Ertrag auf 1 km^2 der Gesamtoberfläche, die industrielle Verarbeitung dagegen wurde als ortsgebundene Erscheinung mittels Zeichen lokalisiert. Ausserdem wurden die Unternehmungen ihrem Charakter, der Höhe der Jahresproduktion und der Zahl der beschäftigten Arbeiter nach unterschieden. Ähnlich wie die Industrie wurde auch der Handel mit genau ausmessbaren Zeichen umfasst, wobei Binnenhandel und Aussenhandel, Einfuhr und Ausfuhr, sowie die Warengattungen berücksichtigt wurden.

Die Handelssignaturen fussen auf statistischer Grundlage, indem die Handelsumsätze durch Kreise in einer sechsstufigen Skala dargestellt sind. Da die statistische Klassifikation das Bild generalisiert, hat man in jeder Kreissignatur einen inneren Kreis eingetragen zwecks zahlenmässiger

Angabe des Handelsumsatzes jeder einzelnen Eisenbahnstation. Der schwarz belegte innere Kreis zeigt an, dass der Handelsumsatz sich mit der oberen Grenze der Klassenabteilung deckt; der nichtbelegte besagt das Decken mit der unteren Grenze derselben Klassenabteilung. Der schwarzbelegte Kreissektor bezieht sich auf die dazwischen liegenden Fälle. In der angenommenen sechsstufigen Skala beträgt die Spannweite der Klassenabteilungen 100, 400, 1000, 1500, 9000 und 12000 t. Nimmt man alle Spannweiten gleich 360° (im inneren Kreis) an, so entsprechen in den einzelnen Klassen 100 t. — 360°, 80°, 36°, 24°, 4° i 1·5°. Wenn z. B. der jährliche Handelsumsatz des Ortes X — 2.200 t betrug, so erhielt dieser Ort die statistische Signatur der Orte mit 1.500—3.000 t Umsatz; da aber der tatsächliche Handelsumsatz um 700 t die untere Grenze der Klassenabteilung überschritt und da in den Abteilungen mit 1.500 t. Spannweite 100 t einem Bogen von 24° entsprechen, wurde der Kreisausschnitt $7 \times 24^0 = 168^0$ schwarz belegt.

Um das Ablesen zu erleichtern, wurde in die Legende der Karte die Darstellung der Winkel und Prozente aufgenommen.

Gesondert wurden die Eisenbahntransporte bearbeitet, wobei die Breite der Bänder die jährliche Belastung der Eisenbahnlinien bezeichnet. Die Transportwirtschaft und die Bedeutung der einzelnen Linien wurden durch die Gegenüberstellung der in entgegengesetzten Richtungen verlaufenden Transporte hervorgehoben. (Inbegriffen in dieser Bearbeitung ist nur der Transport von Rohstoffprodukten, da für die Fabrikate entsprechende Daten fehlen).

Der Verbrauch wurde indirekt dargestellt. Man kann auf seine Höhe schliessen aus dem Verlauf der Isarythmen der Ernte per Kopf der Landbevölkerung und aus dem Vergleich der Daten für den Handel und für die Ausfuhr.

III. Die nordsüdlich verlaufende Isarythme von 11 q (per Kopf der Landbevölkerung) teilt das untersuchte Gebiet in einen östlichen Teil mit Überproduktion von Kartoffeln, mit stark entwickelter Ausfuhr sowie hochstehender Brennerei-Industrie, welche sich entlang der Eisenbahnlinien konzentriert, und einen westlichen Teil mit Unterproduktion, welcher grosse Mengen Kartoffeln zur Deckung des Bedarfs einführt. Besonders zu erwähnen ist der Bezirk Bielsko—Piotrowice als der einzige im westlichen Gebiet, welcher zahlreiche Brennereien besitzt.

In Bezug auf die Transportwirtschaft unterscheidet man Ausfuhrlinien (z. B. Dąbrowa—Tarnów, Tarnobrzeg-Dębica u. a. m.) und Einfuhrlinien (Chabówka—Zakopane, Nowy Sącz—Krynica).

In charakteristischer Weise machen sich u. a. die Unterschiede in Lebensstandard bemerkbar; so führt der östliche Teil mit einer Ernte über 11 q, Kartoffeln aus, während das Gebirgsgebiet (Zakopane, Nowy Targ, Żywiec) bei ähnlichen Verhältnissen Kartoffeln in bedeutenden Mengen einführt.

Quellen:

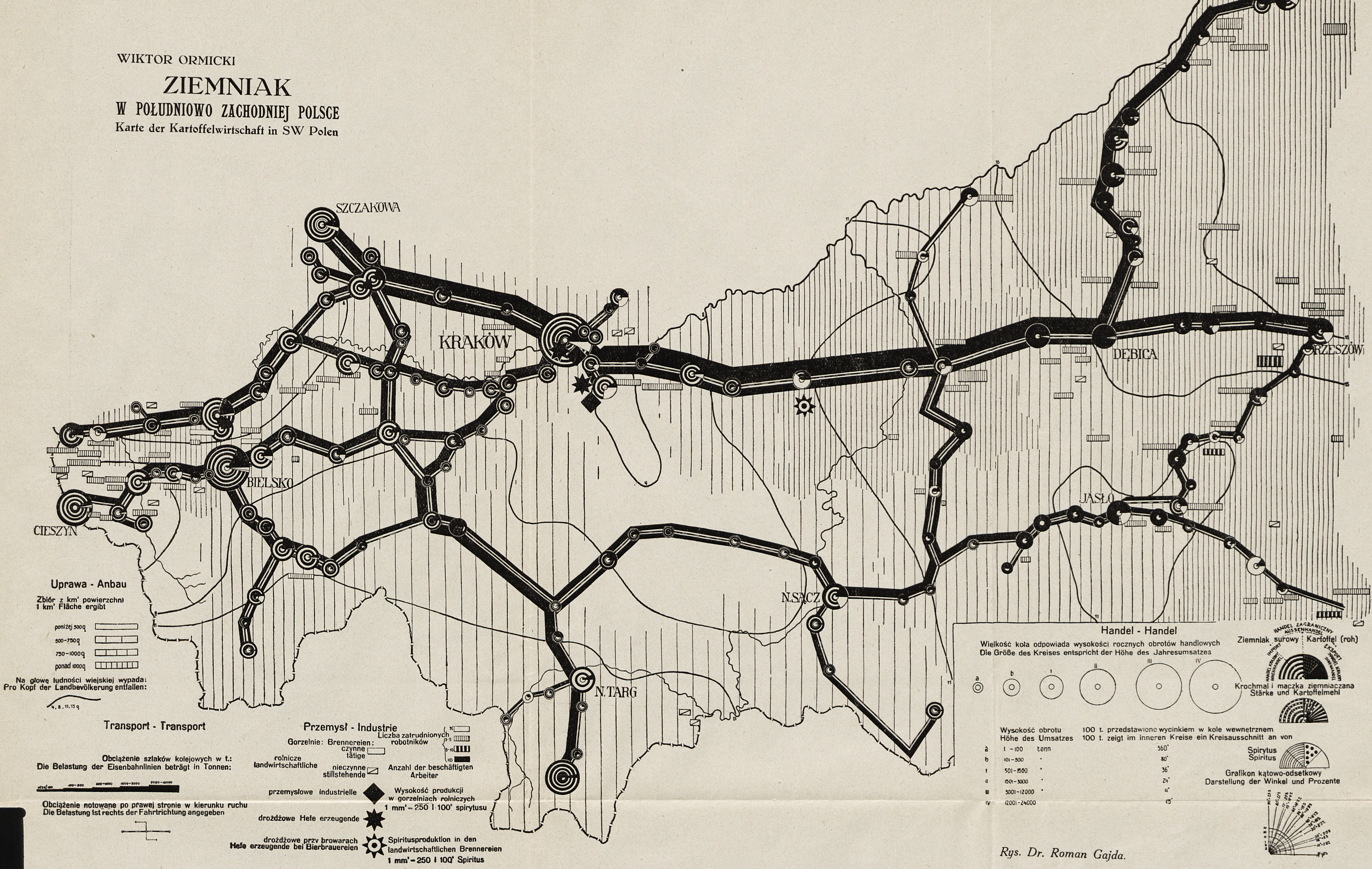
1. Kwartalnik Statystyczny 1926, III, str. 1.
2. Materjały rękopiśmienne Dyrekcji Monopolu Spirytusowego (1925).
3. Pamiętnik II Zjazdu Słowiańskich Geografów i Etnografów w Polsce w 1927 r. Kraków 1930, II, str. 89.
4. Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1923, II, Tabl. 8, 1624, III, Tabl. 3.
5. Rocznik Statystyczny Przewozu towarów na Polskich Kolejach Państwowych 1925.

WIKTOR ORMICKI

ZIEMNIAK

W POŁUDNIOWO ZACHODNIEJ POLSCE

Karte der Kartoffelwirtschaft in SW Polen



Rys. Dr. Roman Gajda.